

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Airport Coordination Norway AS

Flyporten
2060 Gardermoen

Tlf + 47 - 64 81 90 50

6. april 2009

e-mail: acn@airportcoordination.com

SITA: OSLACXH

www.airportcoordination.no

Vår referanse 2009-04-01
Loggnr.
Vår saksbehandler Fred Andreas Wister
Deres referanse

HØRING – UTKAST TIL NYE LOVBESTEMMELSER OM ILEGGELSE AV TVANGSMULKT OG OVERTREDELSESGBYR FOR BRUDD PÅ LUFTFARTSLOVEN

Vi viser til Deres høringsbrev av 16. februar 2009, samt telefonsamtale med Deres Morten Foss, hvorved også Airport Coordination Norway AS (ACN) ble invitert til å avgi uttalelse om utkastet til nye lovbestemmelser vedrørende sanksjoner for brudd på luftfartsloven.

ACN ble etablert i 1998 for å forestå slotkoordinering på norske lufthavner i samsvar med norsk forskrift av 15. juli 1994 gitt på bakgrunn av Rådsforordning 95/93 om tildeling av slots på lufthavner i fellesskapet (slotsforordningen). Selskapet eies med 50 % av norske lufthavner og 50 % av norske lisensierte flyselskap.

ACN forestår utdeling av lufthavnsslot, dette i motsetning til luftromsslot som tildeles av lufttrafikkjentesten. Forskjellen på disse to typer slots er at lufthavnsslotten er en planleggingsslot for å gi en mest mulig hensiktsmessig planlegging av trafikken hvor en rekke forhold tas inn i betraktning, bl.a. terminal- og luftromskapasitet. Flyplasslot tildeles lang tid i forkant av operasjonene. Luftromsslot tildeles i direkte tilknytning til den aktuelle operasjon, og overstyrer lufthavnsslotten ved avviklingen av aktuell trafikk. Det kan således beskrives slik at forskjellen mellom de to typer slots ligger i hhv. En planleggingsfase og en gjennomføringsfase.

Denne høringsuttalelsen begrenser seg til de områder i forslaget som omhandler brudd på slotsbestemmelsene.

Innledningsvis vil vi presisere at slik vi forstår slotsforordningen, retter den seg også mot flyoperatørene, og gir et absolutt forbud mot å fly på koordinerte lufthavner uten på forhånd å ha innhentet slots for operasjonen. Teksten i høringsbrevets første avsnitt på side 23, siste setning, sår tvil om dette. Dette finner vi svært uheldig. Uttalelsen, som for øvrig modereres i de neste avsnittene, står etter vår oppfatning også i motstrid til forslaget om sanksjoner overfor flyoperatører for brudd på slotsforordningen. I denne sammenheng tillater vi oss også å nevne at den oppfatning vi her gir uttrykk for er i samsvar med den fortolkning og praksis som følges innenfor EU.

I og med at det stilles spørsmål ved om slotsforordningen inneholder et forbud mot å fly uten å ha innhentet slots, synes det nødvendig at man i norsk rett styrker innholdet i slotsforordningen slik at dette spørsmål ikke kan oppstå. Det vil utvilsomt kunne reises tvil rundt et sanksjonsregime som bygger på bestemmelser hvor det allerede i høringsnotatet ble stilt spørsmål om den grunnleggende hjemmel er holdbar. I en slik utvidet vurdering må det også tas hensyn til slotsforordningens artikkel 11 (2) som pålegger medlemsstatene å gi regler til beskyttelse av koordinator i dennes utførelse av oppdraget. Slike regler er ikke gitt i Norge.

Til nå har vi lagt til grunn i vårt arbeid at brudd på slotsforordningen kan sanksjoneres med hjemmel i luftfartslovens generelle bestemmelse om brudd på forskrift gitt med hjemmel i luftfartsloven. Vi er innforstått med at dette er en svært upraktisk hjemmel, men som en siste utvei ved særdeles grove brudd har den eksistert som et ris bak speilet. Ellers har hele slotregimet slik det har blitt praktisert i Norge, vært basert på et tillitsforhold mellom aktørene, hvor man har lagt til grunn at alle følger slotkoordinators tildelinger fullt ut. Vi forventer at dette også vil være situasjonen fremover.

Bruk av overtredelsesgebyr synes som et godt alternativ til dagens løsning. Det er også etter vår oppfatning mest hensiktsmessig at det er luftfartsmyndighetene som står for fastsettelse og inndrivelse av et slikt gebyr. ACN forutsettes i denne sammenheng benyttet for å forberede saken for avgjørelse av luftfartsmyndighetene. Det må presiseres at det i slike saker er viktig at en avsluttende reaksjon kommer svært raskt etter overtredelsen. Det må således legges opp til saksbehandlingsrutiner som sikrer rask og effektiv reaksjon.

I høringsnotatet er det lagt opp til at en overtredelse av slotsforordningen forutsetter at noen har lidt et økonomisk tap. Vi er ikke enig i denne vurdering, og finner det uheldig at det gjøres en slik kopling. Et brudd på forordningen kan en dag føre til et tap, for eksempel grunnet værforhold, mens det andre dager er gode flyforhold som gjør at trafikken likevel glir greit. Kapasiteten på norske lufthavner er i likhet med ellers i Europa satt ut fra en gjennomsnittsdag. Ved å legge til grunn at det må foreligge et økonomisk tap hos en annen part gis flyoperatørene en rett til selv å vurdere forholdene, og dermed ut fra eget skjønn vurdere om de skal ta hensyn til tildelt slot eller ikke. En forutsetning om tap hos tredjemann vil således også kunne føre til unødig konflikt og prosess rundt bevisføring. En slik forutsetning er i direkte motstrid til intensjonen bak forordningen.

Sanksjonene ved et brudd vil imidlertid kunne vurderes ut fra konsekvensene av flyvningen. Det er klart at en flyvning uten slot i en trafikksvak periode her må vurderes annerledes enn et brudd foretatt rundt trafikktoppene.

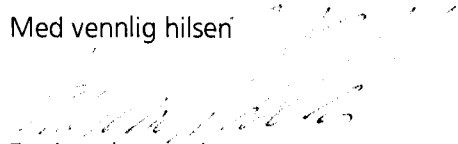
Det har blitt hevdet at også slotsforordningens artikkel 14 (1) vedrørende tilbakekalling av flight plan kan benyttes som sanksjon. EU-kommisjonen har i brev av 9. mars 2009 til flyselskaperens organisasjoner understreket at denne bestemmelse ikke skal benyttes i forhold til misbruk av slots, eller som sanksjon i forhold til dette. Det henvises i brevet til at det kun er artiklene 14 (4) og 14 (5) som kan benyttes i slikt henseende. Dette er også viktig å merke seg i forhold til en eventuell fremtidig kopling i forhold til luftromsslot.

Som konklusjon hilser vi velkommen at det etableres en ordning med overtredelsesgebyr ved brudd på norsk forskrift som gjennomfører slotsforordningen. Vi ser imidlertid et sterkt behov for at man på nytt ser på slotsforordningens gjennomføring i norsk rett slik at vi får en fortolkning i samsvar med resten av Europa, og således får et klart uttrykk for at

flyvning i strid med slotsforordningen ikke under noen omstendighet er forenlig med norsk rett.

Utkast til dette brev har vært forelagt slotkoordineringskomiteen for norske lufthavner på møte 31. mars 2009. Komiteen stiller seg bak de vurderinger og konklusjoner som fremkommer i denne høringsuttalelse.

Med vennlig hilsen



Fred Andreas Wister
Daglig leder

Kopi : Avinor
 SAS Norge
 Norwegian Air Shuttle
 Widerøe's Flyveselskap
 BARIN